

REGULAMENTO (CE) N.º 1144/2009 DA COMISSÃO

de 26 de Novembro de 2009

relativo à alteração do Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

zação de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil ⁽³⁾.

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 4.º,

(5) As autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar das transportadoras aéreas em causa foram consultadas pela Comissão, bem como, em casos específicos, por alguns Estados-Membros.

Considerando o seguinte:

(6) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e a Comissão fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea sobre os projectos de assistência técnica levados a cabo nos países abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Informaram sobre os pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais destinados a melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades da aviação civil tendo em vista resolver eventuais problemas de falta de conformidade com as normas internacionais aplicáveis.

(1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, estabeleceu a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 ⁽²⁾.

(7) O Comité da Segurança Aérea também foi informado sobre as medidas de controlo da aplicação tomadas pela AESA e pelos Estados-Membros para assegurar a aeronavegabilidade e manutenção contínuas das aeronaves matriculadas na Comunidade Europeia e operadas pelas transportadoras aéreas certificadas por autoridades de aviação civil de países terceiros.

(2) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, artigo 4.º, n.º 3, alguns Estados-Membros transmitiram à Comissão informações pertinentes para a actualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações relevantes. Por essa razão, a lista comunitária deve ser actualizada.

(8) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

(3) A Comissão deu a conhecer a todas as transportadoras aéreas envolvidas, quer directamente quer, quando tal não foi possível, através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, os factos e as considerações essenciais que constituiriam a base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na Comunidade ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista comunitária.

Transportadoras comunitárias

(4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a oportunidade de consultarem os documentos fornecidos pelos Estados-Membros, de tecerem comentários por escrito e de fazerem uma exposição oral à Comissão, no prazo de 10 dias úteis, e ao Comité da Segurança Aérea, instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmoni-

(9) De acordo com os dados relativos às inspecções na plataforma de estacionamento das aeronaves de determinadas transportadoras aéreas comunitárias no âmbito do Programa SAFA e às inspecções e auditorias específicas realizadas nalgumas áreas pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adoptaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea: as autoridades competentes lituanas revogaram o certificado de operador aéreo (COA) da transportadora aérea FLYLAL Lithuanian Airlines e as autoridades competentes espanholas lançaram o procedimento de suspensão do COA da transportadora aérea Euro Continental em 30 de Outubro de 2009.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

⁽³⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Albanian Airlines MAK

- (10) Ficou comprovado que a Albanian Airlines MAK, certificada na Albânia, regista graves deficiências de segurança. Essas deficiências foram detectadas pela França, Alemanha e Itália, bem como por outros Estados membros da CEAC no decurso das inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do Programa SAFA ⁽¹⁾. Essas deficiências abrangem essencialmente aeronaves do tipo MD82.
- (11) A Albanian Airlines MAK respondeu de forma adequada e em tempo útil ao inquérito das autoridades francesas, alemãs e italianas responsáveis pela aviação civil sobre as medidas tomadas para corrigir essas deficiências de segurança.
- (12) As autoridades competentes da Albânia (DGCA) confirmaram, contudo, que as deficiências detectadas no âmbito das inspecções SAFA apontam mesmo para deficiências sistémicas na área das operações e do sistema de qualidade da Albanian Airlines MAK. A DGCA procedeu a uma investigação aturada do cumprimento das normas de segurança aplicáveis, na sequência da qual decidiu impor restrições operacionais e mudanças estruturais à transportadora aérea. Em especial, a DGCA informou o Comité da Segurança Aérea que a frota da transportadora foi reduzida de 3 para 2 aeronaves e que a aeronave do tipo DM-82, de matrícula ZA-ASA, foi excluída do COA da Albanian Airlines, tendo a sua matrícula sido cancelada em 1 de Outubro de 2009. Além disso, em 23 de Outubro, a DGCA restringiu as operações da transportadora aérea aos níveis e destinos existentes nessa data e instou a transportadora aérea a alterar a sua gestão e a reforçar os sistemas de gestão da qualidade e da segurança, com efeitos imediatos.
- (13) Em 11 de Novembro, a DGCA fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em que confirmou que tinham sido adoptadas as medidas correctivas e que tais medidas eram consideradas eficazes para rectificar as deficiências de segurança detectadas.
- (14) As autoridades competentes da Albânia demonstraram que tomaram as medidas necessárias para garantir a supervisão da segurança da Albanian Airlines MAK.
- (15) As autoridades competentes da Albânia foram convidadas a enviar os documentos comprovativos da execução do plano de acção referido no considerando 32 do Regulamento (CE) n.º 787/2007 ⁽²⁾. Além disso, foi-lhes chamada a atenção para o compromisso referido no considerando 33 do mesmo regulamento de que não emitiriam mais COA enquanto o seu programa de reestruturação não fosse satisfatoriamente executado. Em face do exposto, a Albânia foi convidada a acelerar o reforço das capacidades da DGCA, de modo a assegurar que a supervisão contínua das transportadoras aéreas certificadas na Albânia é realizada de uma forma sustentável e cumpre as normas de segurança aplicáveis.

⁽¹⁾ DGAC/F-2009-541, -798, LBA/D-2008-805, LBA/D-2009-8, -921, ENAC-IT-2008-602, -750, -648, ENAC-IT-2009-126, -198, -359, -374, -451, -597, -686, -730, DGCATR-2008-519, -347 e DGCATR-2009-445, -559.

⁽²⁾ JO L 175 de 5.7.2007, p. 12.

- (16) No início de 2010, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação realizará uma inspecção de normalização na Albânia para monitorizar o cumprimento dos requisitos de segurança aplicáveis tanto pelas autoridades competentes como pelas empresas sob a sua supervisão.

Egypt Air

- (17) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 619/2009 ⁽³⁾ e no seguimento da apresentação do plano de medidas correctivas, em Junho de 2009, as autoridades competentes do Egipto apresentaram quatro relatórios mensais relativos a Julho, Agosto, Setembro e Outubro de 2009, para demonstrar o grau de execução do referido plano, conforme verificado por aquelas autoridades. Na sequência daqueles relatórios, que incidiram nas inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento às aeronaves da Egypt Air, as autoridades competentes do Egipto foram convidadas a apresentar os relatórios das auditorias feitas à transportadora nas áreas da manutenção, da aeronavegabilidade contínua e das operações de voo. Em 10 de Novembro, as autoridades competentes do Egipto transmitiram o relatório da inspecção de base que tinha sido efectuada à Egypt Air em Outubro de 2009 e que conduziu à renovação do COA da transportadora aérea. Os relatórios das auditorias à aeronavegabilidade contínua e às operações de voo e em terra não foram enviados. Os documentos fornecidos mostram que, embora a transportadora aérea registre progressos significativos, estão previstos ulteriores melhoramentos nas áreas da manutenção, da engenharia e das operações.
- (18) As autoridades competentes do Egipto também se comprometeram a fornecer informações sobre o encerramento satisfatório das constatações feitas no decurso das inspecções efectuadas na plataforma de estacionamento, no período de 2008-2009, às aeronaves da Egypt Air. Para o efeito, enviaram documentação pertinente a alguns dos Estados-Membros que tinham submetido as aeronaves da Egypt Air a inspecções na plataforma de estacionamento no período de 1 de Janeiro de 2008 a 30 de Setembro de 2009. O processo de encerramento destas constatações está em curso e deverá ser objecto de verificações regulares.
- (19) O Comité da Segurança Aérea reconhece os esforços desenvolvidos pela transportadora para completar as medidas necessárias para corrigir a situação no plano da segurança, bem como a grande vontade de cooperação demonstrada pela transportadora e pelas autoridades competentes do Egipto. Contudo, atendendo à extensão e ao âmbito do plano de medidas correctivas e à necessidade de prever soluções sustentáveis para as deficiências de segurança anteriormente detectadas, as autoridades competentes do Egipto devem continuar a enviar relatórios mensais sobre a verificação da execução do referido plano e o encerramento das constatações feitas no decurso das inspecções SAFA, juntamente com quaisquer outros relatórios de auditorias de que a Egypt Air venha a ser objecto.

⁽³⁾ JO L 182 de 15.7.2009, p. 4.

(20) Uma vez executado o plano de medidas correctivas, as autoridades competentes do Egipto devem realizar uma auditoria final e comunicar os resultados à Comissão juntamente com eventuais recomendações. A Comissão reserva-se o direito de proceder à verificação da aplicação das medidas correctivas pela transportadora aérea, mediante uma visita a realizar pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação com a assistência dos Estados-Membros. Entretanto, os Estados-Membros continuarão a velar pelo reforço do número de inspecções à Egypt Air, de modo a dispor de uma base para a reavaliação deste processo por ocasião da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Yemenia Yemen Airways

(21) Nos termos dos Regulamentos (CE) n.º 715/2008 e (CE) n.º 1131/2008 ⁽¹⁾, os Estados-Membros continuaram a verificar o efectivo cumprimento, pela Yemenia, das normas de segurança aplicáveis, mediante a realização de inspecções periódicas na plataforma de estacionamento às aeronaves da transportadora aérea que aterram nos aeroportos comunitários. Em 2009, a França, a Alemanha, a Itália e o Reino Unido informaram que tinham realizado este tipo de inspecções. A Comissão recebeu documentação comprovativa de que a transportadora aérea tinha adoptado as medidas adequadas, em tempo útil, para corrigir as deficiências constatadas no decurso dessas mesmas inspecções.

(22) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 619/2009, a Comissão recebeu informações adicionais das autoridades competentes da República do Iémen, bem como da transportadora Yemenia Yemen Airways, sobre a execução do plano de medidas correctivas nas áreas da manutenção e das operações.

(23) As autoridades competentes da República do Iémen informaram a Comissão sobre as verificações realizadas nas instalações de manutenção da Yemenia após a suspensão da sua aprovação como organização de manutenção EASA.145.0177, de modo a avaliar o cumprimento, pela Yemenia, da norma iemenita YCAR-145. As autoridades competentes da República do Iémen enviaram um plano de medidas correctivas revisto da transportadora Yemenia, com data de 15 de Setembro de 2009, elaborado no seguimento da auditoria efectuada pela autoridade de aviação civil e meteorologia (CAMA) à organização de manutenção da Yemenia, em conformidade com os requisitos nacionais (YCAR-145), bem como de uma auditoria de acompanhamento realizada pela CAMA, de 20 de Setembro de 2009. Ambos os documentos mostram que todas as constatações foram encerradas. Além disso, durante a reunião do Comité da Segurança Aérea de 10 de Novembro de 2009, a CAMA forneceu documentação comprovativa específica sobre o encerramento das constatações.

(24) Acresce que o Comité da Segurança Aérea foi informado que, nesta fase, quer a AESA quer as autoridades compe-

tentes francesas fazem um avaliação positiva da aplicação das medidas correctivas tomadas pela Yemenia para recuperar a sua aprovação europeia em matéria de manutenção.

(25) Reconhece-se o esforço desenvolvido pela Yemenia para corrigir as deficiências de segurança detectadas nas várias auditorias. Toma-se nota da execução, pela Yemenia, do plano de medidas correctivas na área da manutenção, conforme indicado nas avaliações realizadas pela CAMA neste domínio. Logo que possível, a AESA e os Estados-Membros organizarão uma visita ao Iémen para verificar a situação da transportadora na área da segurança, de modo a avaliar se cumpre efectivamente as normas de segurança internacionais e se a CAMA dispõe de capacidade para garantir a supervisão da segurança da aviação civil no Iémen.

(26) Os Estados-Membros verificarão sistematicamente o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela Yemenia, conferindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008. Este processo será reapreciado na próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

(27) A República Democrática do Congo informou a Comissão da retirada das licenças de exploração às seguintes transportadoras aéreas: Virunga Air Charter, Air Navette, Air Beni, Air Boyoma, Butembo Airlines, Sun Air services, Rwakabika Bushi Express, Aigle Aviation, Kivu Air, Comair, Free Airlines, Great Lake Business Company, Air Infini, Bel Glob Airlines, Safari Logistics, Tembo Air Services, Katanga Airways, Cargo Bull, Africa One, Malila Airlift, Transport Aérien Congolais (TRACO), El Sam Airlift, Thom's Airways, Piva Airlines e Espace Aviation Service. Estas transportadoras aéreas cessaram a sua actividade em 30 de Julho de 2009.

(28) As autoridades competentes da República Democrática do Congo também informaram da retirada das licenças de exploração a transportadoras aéreas que a Comissão ignorava serem detentoras de tais licenças. Trata-se das seguintes transportadoras: Air Fox, Trans Kasai Air, Westrafa, Adala Airways, Executive Aviation, Flight Express, Katana Airways, Showa Air Cargo, Gloria Airways, Soft Trans Air, Lomami Aviation, Pegassus Aviation, African Trading and Transport e Brooks Trading. Estas transportadoras aéreas cessaram a sua actividade em 30 de Julho de 2009.

(29) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que as transportadoras aéreas acima mencionadas, licenciadas na República Democrática do Congo, devem ser retiradas do anexo A.

⁽¹⁾ JO L 197 de 25.7.2008, p. 39 e JO L 306 de 15.11.2008, p. 49.

Transportadoras aéreas de Jibuti

- (30) Ficou comprovada a falta da capacidade das autoridades responsáveis pela supervisão das transportadoras aéreas licenciadas em Jibuti para corrigirem as deficiências de segurança detectadas, conforme demonstrado pelos resultados da auditoria realizada pela ICAO em Março de 2008, em Jibuti, no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). O relatório da auditoria aponta para a existência de muitas e graves lacunas no que respeita à capacidade das autoridades da aviação civil de Jibuti para assumirem as suas responsabilidades no tocante à supervisão da segurança da aviação. Quando da conclusão da auditoria da ICAO, mais de 96 % das normas da ICAO não eram aplicadas.
- (31) Ficou comprovada a falta da capacidade das autoridades competentes de Jibuti para darem respostas eficazes aos problemas de falta de conformidade constatados pela ICAO, conforme demonstrado pelo facto de, no seu relatório final de Fevereiro de 2009, esta organização considerar que uma parte muito significativa das medidas correctivas propostas ou aplicadas pelas referidas autoridades não dá respostas eficazes às deficiências detectadas. No que se refere, designadamente, às operações de aeronaves, mais de dois terços das medidas propostas por Jibuti não foram consideradas totalmente aceitáveis pela ICAO.
- (32) Além disso, a ICAO notificou todos os Estados Partes na Convenção de Chicago do grave problema de segurança apresentado por Jibuti: inexistência de um sistema fiável de supervisão das transportadoras aéreas titulares de certificados de operador aéreo (COA) emitidos pelas autoridades competentes de Jibuti, assim como de um plano de acção aceitável, destinado a corrigir esta situação.
- (33) Em face do exposto, a Comissão deu início a consultas das autoridades competentes de Jibuti, tendo manifestado sérias apreensões quanto ao grau de segurança das operações das transportadoras aéreas licenciadas naquele Estado e solicitado esclarecimentos sobre as medidas adoptadas pelas autoridades competentes de Jibuti para darem resposta às constatações e observações da ICAO sobre a aceitabilidade das medidas correctivas.
- (34) As autoridades competentes de Jibuti (DACM) informaram a Comissão que a execução do plano de acção estabelecido para dar resposta às constatações feitas pela ICAO tinha sido adiada e que apenas um pequeno número de constatações tinha sido considerado encerrado. A DACM não prestou informações pormenorizadas sobre as medidas tomadas nem apresentou provas do encerramento satisfatório das correspondentes constatações. A DACM não comentou as observações da ICAO sobre a relevância das 34 medidas apresentadas e que a ICAO considera insuficientes para dar resposta aos problemas constatados.
- (35) A DACM confirmou que se tinham verificado dois acidentes mortais em 2002 e 2007, implicando uma aeronave do tipo Let 410 e outra do tipo Antonov 26.

Contudo, não faculta informações sobre as investigações de acidentes com aeronaves nem sobre as medidas tomadas para tratar as causas destes acidentes.

- (36) A DACM informou a Comissão do cancelamento do COA da Djibouti Airlines, em 30 de Julho de 2009, e da cessação da actividade da transportadora aérea nessa mesma data. Além disso, comunicou o cancelamento do COA da Daallo Airlines, em 15 de Setembro. No entanto, a Daallo Airlines continua a ser titular de uma licença de exploração e a utilizar aeronaves do tipo DC9 (matriculadas nas Comores), do tipo Antonov 24 (matriculadas na Arménia), e do tipo Ilyushin 18 (matriculadas no Cazaquistão). A identidade dos operadores efectivos destas aeronaves não foi indicada. As autoridades competentes de Jibuti não demonstraram ter condições para assumir eficazmente as suas responsabilidades no que se refere à supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no seu país.
- (37) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas em Jibuti devem ser incluídas no anexo A.

Transportadoras aéreas da República do Congo

- (38) A ICAO efectuou uma auditoria USOAP na República do Congo, em Novembro de 2008. A constatação a seguir aponta um grave problema de segurança: «a ANAC (Agência Nacional da Aviação Civil) emitiu um certo número de certificados de operador aéreo (COA) sem ter previamente estabelecido e implantado um processo de certificação e de supervisão contínua dos operadores aéreos. Consequentemente, estes COA foram emitidos sem que a ANAC tivesse assegurado o cumprimento, pelos operadores, das normas do anexo 6 da Convenção de Chicago ou das disposições do documento 8335 da ICAO. Além disso, algumas transportadoras operam com licenças de exploração provisórias e sem qualquer COA». Este grave problema de segurança continua por solucionar.
- (39) Durante a auditoria da ICAO foram feitas 63 constatações que apontam para uma ausência de aplicação patente das normas de segurança internacionais. A República do Congo apresentou um plano de medidas correctivas para o efeito. Contudo, mais de um terço das medidas correctivas apresentadas não foi aceite pela ICAO.
- (40) Em 26 de Agosto de 2009, uma aeronave de carga operada pela transportadora aérea Aero Fret Business, certificada na República do Congo, sofreu um acidente nas imediações do aeroporto de Brazzaville, de que resultou a morte dos seus seis ocupantes. Enquanto Estado da ocorrência, a República do Congo é responsável pelas investigações de segurança, efectuadas nos termos do anexo 13 da Convenção de Chicago, para identificar as causas do acidente e evitar a sua repetição. A auditoria da ICAO também identificou 11 deficiências no domínio das investigações sobre acidentes na República do Congo, tendo considerado que 6 das medidas correctivas propostas não eram satisfatórias.

- (41) No decurso das duas reuniões realizadas em Bruxelas, as autoridades competentes da República do Congo informaram a Comissão que tencionavam proceder à recertificação de três operadores com a assistência de peritos da ICAO. Além disso, estas autoridades transmitiram as suas decisões de 15 de Outubro de 2009, através das quais concediam aos operadores Aero-Service, Equaflyght Services, Société Nouvelle Air Congo e Trans Air Congo certificados de operador aéreo por um período de um ano. Nessa mesma data, as autoridades competentes da República do Congo informaram as transportadoras Aer-fret Business, Canadian Airways, Congo Airways (WAC), Emeraude, Equajet, Heli-Union Congo, Mani Air Fret, Mistral Aviation e Protocole Aviation da retirada dos seus COA, na pendência da análise da documentação necessária para emissão de novos certificados. Além disso, também retiraram os certificados de operador aéreo às seguintes transportadoras: Air Cargo International, BIP Congo, Brazza Airways, Clesh Aviation, Finalair, Heavy Lift Congo, Ligne Aérienne Colombe, Locair Craft, Maouene, Natalco Airlines e United Express Service. Contudo, estas autoridades não demonstraram que o processo de certificação seguido para a emissão de COA cumpre as normas pertinentes da ICAO nem que a supervisão das transportadoras aéreas titulares de COA obedece às referidas normas.
- (42) As autoridades competentes da República do Congo fizeram uma exposição por escrito ao Comité da Segurança Aérea sobre as medidas adoptadas para resolver o grave problema de segurança detectado pela ICAO, bem como sobre outros casos de não-conformidade constantes do relatório de auditoria USOAP da ICAO. A Comissão tomou nota de todas as medidas adoptadas até à data pelas autoridades competentes da República do Congo e convidou-as a intensificarem os seus esforços no sentido da aplicação de medidas correctivas sustentáveis. A Comissão, em colaboração com a ICAO, acompanhará de perto todos os progressos registados pela aviação civil da República do Congo e está disposta a prestar-lhe assistência técnica de modo a aumentar a capacidade administrativa e técnica das autoridades responsáveis pela supervisão neste país.
- (43) No entanto, as autoridades competentes da República do Congo não demonstraram dispor de capacidade suficiente para aplicar as normas de segurança pertinentes. Em face do exposto, e na pendência de uma solução sustentável para os problemas de falta de conformidade com as normas internacionais, incluindo o grave problema de segurança, com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas certificadas na República do Congo devem ser sujeitas a uma proibição de operação e incluídas no anexo A.
- (44) Ficou comprovado que a Executive Jet Services, certificada por São Tomé e Príncipe, regista graves deficiências de segurança. Estas deficiências foram detectadas pela Bélgica e pela França no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do Programa SAFA ⁽¹⁾. A Executive Jet Services não deu respostas adequadas nem comprovou que essas deficiências tivessem sido devidamente corrigidas de forma sustentável.
- (45) Ficou comprovado que a transportadora aérea STP Airways, certificada em São Tomé e Príncipe, regista graves deficiências de segurança. Estas deficiências foram detectadas pela França e pelo Reino Unido no decurso de inspecções na plataforma de estacionamento no âmbito do Programa SAFA ⁽²⁾. A STP Airways respondeu, contudo, de forma adequada e em tempo útil ao inquérito da autoridade francesa da aviação civil sobre a componente de segurança das suas operações.
- (46) Ficou comprovado que algumas das transportadoras aéreas actualmente sujeitas a uma proibição de operação na Comunidade Europeia realocaram parte das suas actividades em São Tomé e Príncipe.
- (47) Em especial, ficou comprovado que a transportadora aérea Hewa Bora Airways, certificada na República Democrática do Congo e actualmente objecto de uma proibição de operação na Comunidade, continua, no quadro de um acordo de relocação, a utilizar uma aeronave do tipo Boeing 767 (número de série 23178), cuja matrícula foi cancelada na República Democrática do Congo, matriculada em São Tomé e Príncipe (matrícula S9-TOP) ⁽³⁾.
- (48) Acresce que a transportadora aérea Africa's Connection utiliza uma aeronave do tipo Dornier 228, com o número de série 8068, matriculada S9-RAS em São Tomé e Príncipe, a qual estava anteriormente matriculada no Gabão e era operada pela transportadora SCD Aviation, certificada no Gabão, actualmente objecto de uma proibição de operação na Comunidade.
- (49) Além disso, ficou comprovado que a transportadora aérea British Gulf International, certificada em São Tomé, é a mesma British Gulf International que anteriormente se encontrava certificada no Quirguizistão e foi objecto de uma proibição de operação em Outubro de 2006 ⁽⁴⁾. A British Gulf International também continua a utilizar a aeronave do tipo Antonov 12 com o número de série 401901. A transportadora aérea sofreu um acidente com uma aeronave deste tipo em Al Habniaya (Irão), em 13 de Novembro de 2008, de que resultaram seis vítimas mortais e a perda total da aeronave.
- (50) Em face do exposto, a Comissão deu início a consultas das autoridades competentes de São Tomé e Príncipe, tendo manifestado sérias apreensões sobre a segurança das operações das transportadoras Executive Jet Services e STP Airways e sobre a transferência para o registo de São Tomé e Príncipe das aeronaves utilizadas por transportadoras actualmente proibidas de realizar operações no território da Comunidade e solicitado esclarecimentos sobre as medidas tomadas pelas autoridades competentes para darem resposta a estas preocupações.

Transportadoras aéreas de São Tomé e Príncipe

- (44) Ficou comprovado que a Executive Jet Services, certificada por São Tomé e Príncipe, regista graves deficiências de segurança. Estas deficiências foram detectadas pela

⁽¹⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112 e DGAC/F-2009-2113.

⁽²⁾ CAA-UK-2009-126, DGAC/F-2009-137, DGAC/F-2009-257, DGAC/F-2009-779 e DGAC/F-2009-1776.

⁽³⁾ BCAA-2009-122, DGAC/F-2009-2112 e DGAC/F-2009-2113.

⁽⁴⁾ JO L 283 de 14.10.2006, p. 28.

- (51) As autoridades competentes de São Tomé (INAC) informaram a Comissão da decisão tomada em 26 de Outubro de 2009, no âmbito do processo de recertificação da Executive Jet Services, de suspender temporariamente as operações da aeronave do tipo Boeing 767, número de série 23178 e matrícula S9-TOP, operada por esta transportadora aérea.
- (52) A transportadora aérea Executive Jet Services pediu para ser ouvida pelo Comité da Segurança Aérea e informou sobre as medidas tomadas para corrigir as deficiências detectadas no âmbito do Programa SAFA.
- (53) O INAC informou a Comissão da decisão tomada em 26 de Outubro, no âmbito do processo de recertificação da STP Airways, de suspender as operações de duas aeronaves do tipo Boeing 767, números de série 25411 (matrícula desconhecida) e 26208 (de matrícula S9-DBY), cujas matrículas foram entretanto canceladas. O INAC informou que, embora mantenha a validade, o COA da STP Airways não inclui actualmente nenhuma aeronave.
- (54) A transportadora aérea STP Airways pediu para ser ouvida pelo Comité da Segurança Aérea e informou sobre as medidas tomadas para corrigir as deficiências detectadas no âmbito do Programa SAFA. Confirmou que deixou de efectuar operações com aeronaves e que tenciona solicitar a suspensão do seu COA.
- (55) O INAC informou que tinha emitido 13 COA, três dos quais tinham sido suspensos ou revogados. Contudo, não apresentou elementos de prova da suspensão ou revogação dos COA das transportadoras aéreas Sky Wind, Styron Trading e Jet Line.
- (56) A documentação apresentada pelo INAC mostra que mais de metade das transportadoras aéreas titulares de COA válidos emitidos por esta autoridade têm o seu local de estabelecimento principal fora de São Tomé e Príncipe. Concretamente, as transportadoras British Gulf International Company Ltd, Global Aviation Operation, Goliath Air, Transafrik International Ltd, Transcargo e Transliz Aviation não têm o seu local de estabelecimento principal em São Tomé, conforme comprovado pelas respostas dadas a um inquérito lançado pela Comissão e pelas moradas constantes dos seus COA.
- (57) O INAC não demonstrou que cumpre as obrigações que lhe incumbem no tocante à supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas em São Tomé e Príncipe, em conformidade com as normas de segurança internacionais, pois uma parte substancial destas transportadoras não efectua operações em São Tomé com carácter regular e o INAC declarou que confia, em parte, na supervisão efectuada pelas autoridades competentes dos Estados onde as operações são efectivamente realizadas. No entanto, não apresentou os acordos pertinentes celebrados com estas autoridades.
- (58) Além disso, a análise do COA emitido pelas autoridades competentes de São Tomé e Príncipe revelou muitas incoerências, que não ficaram esclarecidas durante as consultas, relacionadas com o certificado de aeronavegabilidade contínua das frotas de aeronaves operadas, a aprovação para transporte de mercadorias perigosas e a aprovação para operação em condições de baixa visibilidade.
- (59) Ficou comprovado que as transportadoras aéreas certificadas em São Tomé e Príncipe registam uma elevada taxa de sinistralidade. O INAC confirmou que ocorreram quatro acidentes mortais com aeronaves do tipo Antonov 12, Ilyushin 76 e DHC 6, operadas por transportadoras aéreas matriculadas em São Tomé e Príncipe. Perante esta situação, o INAC informou que, em 21 de Fevereiro de 2009, decidiu suspender todas as operações de aeronaves do tipo Antonov 12 matriculadas em São Tomé e Príncipe. No entanto, o INAC confirmou que as transportadoras aéreas British Gulf International, Transliz Aviation e Goliath Air, certificadas em São Tomé e Príncipe, continuam a efectuar operações com aeronaves deste tipo.
- (60) Ficou comprovada a relutância das autoridades competentes de São Tomé e Príncipe para se conformarem com as normas de segurança internacionais, conforme demonstrado pelo facto de São Tomé e Príncipe ter vindo sucessivamente a adiar a auditoria da ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). Tal auditoria esteve prevista para Maio de 2007 e Abril de 2008, mas não foi possível realizá-la nestas datas.
- (61) Nestas circunstâncias, com base nos critérios comuns, considera-se que as transportadoras aéreas certificadas em São Tomé e Príncipe não cumprem as normas de segurança pertinentes, devendo, por conseguinte, ser incluídas no anexo A.

Transportadoras aéreas da Ucrânia

Ukraine Cargo Airways

- (62) Em 22 de Setembro, as autoridades competentes da Ucrânia informaram a Comissão da sua decisão n.º 574, de 17 de Agosto de 2009, de pôr termo, com efeitos imediatos, às operações ao abrigo do COA n.º 145, de 20 de Novembro de 2008, cujo titular é a transportadora aérea Ukraine Cargo Airways. Em 11 de Novembro de 2009, na sua exposição ao Comité da Segurança Aérea, as autoridades competentes da Ucrânia confirmaram que a Ukraine Cargo Airways não consta da lista de transportadoras aéreas matriculadas na Ucrânia.

- (63) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, a Ukraine Cargo Airways deverá ser retirada do anexo A.
- Volare*
- (64) Em 31 de Julho de 2009, as autoridades competentes da Ucrânia informaram a Comissão da sua decisão n.º 357, de 25 de Maio de 2009, de revogar, com efeitos imediatos, o COA da transportadora aérea ucraniana Volare.
- (65) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, a transportadora aérea Volare deverá ser retirada do anexo A.
- Motor Sich*
- (66) Em 27 de Outubro, no seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 619/2009, a transportadora aérea ucraniana Motor Sich (MSI) recebeu a visita de uma equipa de peritos da CE, liderada pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, destinada a verificar o grau de execução das medidas correctivas e a efectiva resolução das deficiências de segurança anteriormente detectadas, de modo a corrigir tais deficiências de forma sustentável.
- (67) O relatório de missão indica que a MSI demonstrou ter efectuado uma análise das causas profundas das constatações feitas no decurso das inspecções SAFA. Considera-se que tanto essa análise como o correspondente plano de medidas correctivas estão a dar respostas adequadas a essas constatações. Durante a visita, a MSI declarou que tinha dado resposta e encerrado as constatações feitas no âmbito das inspecções SAFA efectuadas à sua frota de aeronaves, incluindo no que se refere ao Sistema EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System* — Sistema de aviso de proximidade do solo), aos sistemas de retenção nos assentos da cabina de pilotagem e às redes de retenção da carga. Além disso, informou que tinham sido elaborados gráficos de cálculo do desempenho na descolagem para todos os tipos de aeronaves e todas as pistas em funcionamento. No seguimento da inspecção física e/ou da análise documental, a equipa liderada pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação declarou-se satisfeita com as seguintes medidas: a) readaptação dos sistemas de retenção nos assentos da cabina de pilotagem das aeronaves dos tipos AN-12, AN-72 e YAK-40; b) readaptação da cabina de pilotagem com máscaras de oxigénio de aplicação rápida nas aeronaves do tipo AN-12 (em fase de instalação nas aeronaves do tipo UR-11316 no momento da visita e verificada pela equipa); c) instalação do sistema EGPWS nas aeronaves do tipo AN-12 e AN-140 e d) realização de gráficos de desempenho na descolagem no que se refere às pistas em funcionamento para as aeronaves dos tipos AN-12 e YAK-40. Na sua exposição ao Comité da Segurança Aérea, as autoridades competentes da Ucrânia confirmaram que a transportadora aérea tem capacidade para aplicar o sistema de gestão da qualidade e comprometeram-se a informar a Comissão sobre os resultados das verificações a realizar nesta área.
- (68) Quanto às operações de voo, a equipa efectuou durante a visita uma amostragem, nomeadamente, das listas de equipamentos mínimos (MEL), manuais de operações, sistemas de limitações do tempo de voo, documentos e procedimentos de controlo das operações e de despacho dos voos e cadernos de voo devolvidos e preenchidos, não tendo detectado qualquer discrepância em relação às normas da ICAO. Ainda durante a visita, ficou demonstrado que a MSI analisa os registos de dados de voo do conjunto dos voos realizados por todas as aeronaves operadas.
- (69) A transportadora aérea solicitou uma audiência ao Comité da Segurança Aérea, que teve lugar em 11 de Novembro de 2009, tendo apresentado documentação comprovativa das medidas correctivas tomadas para corrigir as deficiências de segurança anteriormente detectadas.
- (70) No seguimento das exposições efectuadas pelas autoridades competentes da Ucrânia e pela transportadora aérea em 11 de Novembro de 2009, o Comité da Segurança Aérea convidou a administração estatal da aviação a fornecer a documentação a seguir, com vista a determinar se a retirada da Motor Sich da lista se justifica nesta fase: a) a auditoria de verificação do sistema de gestão da qualidade da transportadora aérea; b) a confirmação de que todas as aeronaves da Motor Sich que efectuam voos internacionais estão equipadas de acordo as normas da ICAO e, nomeadamente, que dispõem de: i) sistemas de retenção nos assentos da cabina de pilotagem, no caso das aeronaves dos tipos AN-12, AN-72 e YAK-40; ii) máscaras de oxigénio de aplicação rápida na cabina de pilotagem, no caso das aeronaves do tipo AN-12 e iii) EGPWS, no caso das aeronaves dos tipos AN-12 e AN-140; c) a confirmação de que os dados de desempenho na descolagem relativos a todas as pistas actualmente utilizadas pela Motor Sich para as aeronaves dos tipos AN-12 e YAK-40 constam do manual de operações da transportadora aérea; e d) a apresentação dos elementos de prova do encerramento satisfatório das 38 constatações feitas em 2009 no decurso das actividades de supervisão da companhia aérea pela administração estatal da aviação da Ucrânia. As autoridades competentes da Ucrânia prestaram esta informação em 16 de Novembro.
- (71) Na sequência da recepção da informação das autoridades competentes da Ucrânia, com base nos critérios comuns, considera-se que a Motor Sich deve ser retirada do anexo A.
- UMAir*
- (72) No seguimento da adopção do Regulamento (CE) n.º 619/2009, a transportadora aérea ucraniana UMAir recebeu a visita de uma equipa de peritos da CE, em 28 de Outubro de 2009, destinada a verificar o grau de execução das medidas correctivas e a efectiva resolução das deficiências de segurança anteriormente detectadas, de modo a corrigir tais deficiências de forma sustentável.

(73) Durante a visita, foi apresentado um plano de medidas correctivas actualizado que mostrava que o gestor da qualidade tinha concluído uma revisão das medidas correctivas aplicadas. Contudo, a verificação do grau de execução das medidas tomadas para dar resposta às constatações feitas pela equipa de peritos da CE aquando da sua visita à transportadora aérea em 28 de Maio de 2009 mostrou que, apesar do enorme esforço desenvolvido desde essa data para dar uma resposta adequada a essas constatações, algumas das deficiências detectadas na área da segurança de voo (monitorização dos dados de voo das aeronaves DC-9), aeronavegabilidade contínua e manutenção e engenharia (o programa de monitorização do estado dos motores deve ainda ser aplicado às aeronaves DC-9 e DM-80) não podem ainda considerar-se corrigidas. No que respeita às operações de voo, foi também feita uma nova constatação relacionada com uma discrepância observada na lista de equipamentos mínimos (MEL) aprovada da aeronave do tipo DC-9.

(74) Na reunião do Comité da Segurança Aérea de 11 de Novembro de 2009, a UMAir declarou que tinha solicitado que o seu COA fosse restringido, de modo a excluir a realização de voos com destino à Comunidade efectuados com a aeronave do tipo DC-9. Em 11 de Novembro de 2009, as autoridades competentes da Ucrânia emitiram um novo COA que exclui os voos com destino à União Europeia efectuados com este tipo de aeronave.

(75) Importa salientar os progressos registados pela UMAir após a visita dos peritos da CE, em Maio de 2009, e as restrições impostas ao COA da transportadora aérea. Atendendo ao grande esforço desenvolvido pela transportadora aérea para garantir a segurança das operações em conformidade com as normas internacionais, esta deve ser autorizada a retomar as operações com destino à Comunidade com parte da sua frota.

(76) Por conseguinte, com base nos critérios comuns, a UMAir deve ser transferida do anexo A para o anexo B e, assim, ser autorizada a retomar as operações com destino ao território comunitário com a aeronave do tipo MD-83, de matrícula UR-CFF.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas da Ucrânia

(77) Conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 619/2009, a Comissão continuou a acompanhar de perto a aplicação das várias medidas apresentadas pelas autoridades competentes da Ucrânia na reunião do Comité da Segurança Aérea de 1 de Julho de 2009. Para o efeito, foi efectuada uma visita de peritos da CE à administração estatal ucraniana da aviação, que teve lugar de 26 a 29 de Outubro. O objectivo da visita era verificar o grau de aplicação das medidas correctivas propostas em resposta às constatações do relatório da missão de peritos da CE de 25 a 29 de Maio de 2009, bem como das que constavam do plano apresentado em 23 de Junho pela administração estatal ucraniana da aviação, destinadas a reforçar a su-

pervisão da segurança das transportadoras aéreas sob o seu controlo regulamentar.

(78) O relatório da missão indica que 14 das 33 constatações feitas durante a visita de Maio de 2009 podem ser consideradas encerradas com base nos elementos de prova apresentados pelas autoridades competentes da Ucrânia no decurso da mesma e que as restantes 19 permanecem sem resposta.

(79) Importa salientar os progressos registados pelas autoridades competentes no período subsequente à visita de Maio de 2009 e, em especial, o reforço das actividades de supervisão das transportadoras aéreas ucranianas e a retirada de um grande número de aeronaves do registo ucraniano (mais de 800 aeronaves de um total de 1 600, em 2008). Estas autoridades são convidadas a intensificar os seus esforços no sentido de reforçar a supervisão no domínio da segurança.

Ariana Afghan Airlines

(80) Com base na documentação apresentada pela transportadora aérea, a Comissão verificou que a Ariana Afghan Airlines introduziu mudanças na sua gestão, recrutou peritos externos para a assistirem na reformulação das suas políticas, procedimentos e manuais e adquiriu duas aeronaves Airbus A310, as quais recebem a assistência da Turkish Technic no que se refere a sua exploração. Além disso, a Comissão tomou nota de que a transportadora tenciona ser auditada pela Associação do Transporte Aéreo Internacional.

(81) O Ministério Afegão dos Transportes e da Aviação Civil (MoTCA) comunicou por escrito os esforços desenvolvidos, quer por si próprio quer pela transportadora Ariana, para cumprirem as normas internacionais. Confirmou que a Ariana Afghan Airlines tinha sofrido grandes mudanças em matéria de equipamento aeronáutico, bem como de gestão e documentação, mas que o operador ainda deverá ser objecto de uma auditoria, embora uma estivesse prevista antes de finais de 2009. Por conseguinte, o MoTCA ainda não está em condições de confirmar se a Ariana Afghan Airlines cumpre as normas da ICAO e se implantou um sistema de gestão da segurança eficaz. Apesar de declarar que realizou várias actividades de supervisão durante o ano em curso (nomeadamente inspecções de voo e de base), o MoTCA não apresentou qualquer elemento comprovativo dos resultados dessas inspecções.

(82) A Comissão toma nota dos esforços empreendidos pela Ariana Afghan Airlines para cumprir as normas de segurança internacionais. No entanto, na pendência da apresentação de elementos de prova adicionais de que procura soluções para as causas profundas das deficiências de segurança anteriormente detectadas, considera-se que, com base nos critérios comuns, a transportadora aérea deve permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas de Angola*TAAG — Linhas Aéreas de Angola*

- (83) Desde Julho de 2009, a TAAG Linhas Aéreas de Angola apenas está autorizada a operar em Portugal com as aeronaves do tipo Boeing 777-200, de matrícula D2-TED, D2-TEE e D2-TEF, conforme previsto nos considerandos 58 e 59 do Regulamento (CE) n.º 619/2009 ⁽¹⁾.
- (84) A Comissão convidou as autoridades competentes de Angola (INAVIC) a prestarem informações sobre a supervisão da transportadora aérea TAAG Linhas Aéreas de Angola, nomeadamente sobre a supervisão reforçada dos voos para Portugal e os resultados alcançados.
- (85) O INAVIC informou a Comissão que tinha intensificado a supervisão contínua da TAAG Linhas Aéreas de Angola, nomeadamente através de inspecções na plataforma de estacionamento, e que os resultados destas inspecções não revelam deficiências de segurança ou sistémicas.
- (86) A TAAG Linhas Aéreas de Angola solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, que veio a ter lugar em 10 de Novembro de 2009, para prestar informações sobre os progressos registados ao nível do plano de acção e do desempenho de segurança na área das operações com destino a Lisboa. Ficou comprovado que a TAAG realizou mais de uma centena de voos com destino a Lisboa, com uma aeronave do tipo Boeing B-777, sem registar problemas de segurança e que, em 23 de Outubro de 2009, a transportadora foi certificada pelo INAVIC para operações ETOPS de 120 minutos com o Boeing B-777. A transportadora aérea solicitou também que a sua frota de B737-700 beneficiasse das mesmas condições que a frota de B-777.
- (87) As autoridades competentes portuguesas confirmaram que os resultados das inspecções realizadas na plataforma de estacionamento à TAAG Linhas Aéreas de Angola desde a retoma das operações com destino a Lisboa não revelam deficiências de segurança ou sistémicas.
- (88) Consequentemente, com base nos critérios comuns, considera-se que a TAAG deve continuar a constar do anexo B, na condição de não efectuar mais de dez voos por semana de Luanda para Lisboa com as aeronaves do tipo Boeing B-777, de matrículas D2-TED, D2-TEE e D2-TEF ou com as aeronaves do tipo Boeing B-737-700, de matrícula D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ. Esses voos só poderão ser efectuados após as aeronaves terem sido sujeitas a inspecções na plataforma de estacionamento, quer pelas autoridades angolanas, antes de cada voo com partida de Angola, quer pelas autoridades portuguesas, em Portugal. Trata-se de uma medida temporária, devendo a Comissão rever a situação com base nas informações disponíveis e, em especial, numa avaliação das autoridades competentes portuguesas.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas de Angola

- (89) O INAVIC registou progressos significativos na adopção de medidas em resposta às constatações pendentes após a última visita de avaliação da segurança pelos peritos da UE, a qual teve lugar de 8 a 11 de Junho de 2009. Em especial, procedeu a nova actualização dos regulamentos de operação específicos, em conformidade com os requisitos da ICAO, e continuou a recrutar pessoal qualificado, nomeadamente inspectores de operações de voo especializados nas aeronaves do tipo Boeing 737-700, significando isto um aumento geral de 30 % das operações de fiscalização.
- (90) O INAVIC regista progressos no processo de recertificação das transportadoras aéreas angolanas, com conclusão prevista para finais de 2010, mas, à excepção da TAAG Linhas Aéreas de Angola, não recertificou mais nenhuma transportadora aérea.
- (91) A Comissão convida o INAVIC a prosseguir com determinação o processo de recertificação das transportadoras aéreas angolanas, tendo em devida conta os problemas de segurança eventualmente detectados neste contexto. A Comissão considera que, na pendência da recertificação das transportadoras Aerojet, Air26, Air Gemini, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Pha, Rui & Conceição, Sal, Servisair e Sonair, nos termos dos novos regulamentos de segurança da aviação angolanos, com base nos critérios comuns, estas 18 transportadoras aéreas devem permanecer no anexo A.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão*Berkut State Aircompany*

- (92) A Berkut State Aircompany informou a Comissão que tinha retirado duas aeronaves da sua frota, a primeira do tipo IL-76 e a segunda do tipo AN-12, e que, em Agosto de 2009, tinha decidido restringir as suas operações aos voos nacionais.
- (93) As autoridades competentes do Cazaquistão confirmaram esta situação e apresentaram elementos de prova da emissão, em 30 de Outubro de 2009, de um «certificado de operador» em nome da Berkut State Aircompany, que exclui os voos comerciais.
- (94) Tendo em conta o que precede, com base nos critérios comuns, considera-se que a Berkut State Aircompany deve ser retirada do anexo A.

Prime Aviation

- (95) A transportadora Prime Aviation, certificada no Cazaquistão, solicitou uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, que veio a ter lugar em 11 Novembro 2009, e informou que a sua frota comercial se limita a uma aeronave do tipo Challenger 604, de matrícula P4-CHV, registada fora do Cazaquistão (em Aruba).

⁽¹⁾ JO L 182 de 15.7.2009, p. 8.

- (96) Nos termos do disposto nos anexos 1 e 8 da Convenção de Chicago, bem como no anexo 6 no que se refere às questões relacionadas com a aeronavegabilidade contínua, as autoridades competentes de Aruba são responsáveis pela supervisão da aeronave do tipo Challenger 604, de matrícula P4-CHV. Em Março de 2009, efectuaram uma auditoria à Prime Aviation, que revelou muitas deficiências. A documentação apresentada pela transportadora aérea ao Comité da Segurança Aérea não contém provas de que todas as medidas correctivas tenham sido satisfatoriamente aplicadas. No que se refere aos requisitos do anexo 6 da ICAO, a auditoria não forneceu provas de que estejam efectivamente a ser desenvolvidas actividades de supervisão das operações. Concretamente, não foram apresentados elementos de prova de que a lista de equipamentos mínimos (MEL) tenha sido adequadamente aprovada, além de continuarem por esclarecer as condições aplicáveis às deficiências diferidas.
- (97) Tendo em conta o que precede, com base nos critérios comuns, considera-se que esta transportadora deve permanecer no anexo A.

Supervisão global da segurança das transportadoras aéreas do Cazaquistão

- (98) As autoridades competentes do Cazaquistão solicitaram uma audiência à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea, que veio a ter lugar em 11 de Novembro de 2009, para informar sobre os progressos registados no plano da supervisão da segurança.
- (99) Estas autoridades informaram o Comité da Segurança Aérea das medidas adoptadas para corrigir dois graves problemas de segurança, que submeteram à apreciação da ICAO em 30 de Outubro de 2009. Estas medidas estão a ser progressivamente aplicadas, com vista a completar as acções que se prendem com as aeronaves que efectuam transportes aéreos comerciais até Outubro de 2010.
- (100) As autoridades competentes do Cazaquistão comunicaram ainda que deram início a uma série de medidas executórias, que conduziram à suspensão ou revogação de vários certificados de operador aéreo. Em especial, suspenderam os COA das transportadoras Pankh Center Kazakhstan, Air Flamingo, Arkhabay, Air Company Atyrau Aue Joly e Turgay Avia. Além disso, suspenderam os certificados de aeronavegabilidade de 66 aeronaves do tipo Antonov 2 e retiraram do registo do Cazaquistão 13 aeronaves - 10 aeronaves do tipo Ilyushin 76, uma do tipo Ilyushin 62, outra do tipo Antonov 28 e outra do tipo Antonov 2.
- (101) As autoridades competentes do Cazaquistão comunicaram também, apresentando elementos de prova, a revogação do COA das 10 transportadoras aéreas seguintes, certificadas no Cazaquistão: Irbis, Aerotur, MAK Air, Excellent Glide, Tulpar Avia Service, Takhmid Air, Starline KZ, Olimp Air, EOL Air (revogado em 1 de Abril de 2009) e Sayat Air (revogado em 19 de Agosto de 2009).

Por conseguinte, com base nos critérios comuns, estas transportadoras aéreas devem ser retiradas do anexo A.

- (102) Com base nos critérios comuns, considera-se que todas as transportadoras aéreas licenciadas no Cazaquistão, com excepção da Air Astana, devem permanecer no anexo A.
- (103) Importa registar que o Cazaquistão realizou uma ambiciosa reforma do seu sector da aviação, nomeadamente para reforçar a segurança. A Comissão congratula-se com a revisão em curso da legislação no domínio da aviação, bem como com a criação de um centro de avaliação dos voos; além de oferecerem uma melhor regulamentação da aviação civil no Cazaquistão, estas medidas devem preparar o terreno para a introdução de melhorias significativas no tocante ao cumprimento das normas de segurança internacionais. Neste contexto, as autoridades competentes do Cazaquistão são convidadas a cooperar plenamente com a ICAO, de modo a garantir que os planos de acção propostos sejam aceites pela ICAO e executados em tempo útil.

Transportadoras aéreas do Quirguizistão

- (104) As autoridades competentes do Quirguizistão fizeram uma exposição em 11 de Novembro de 2009 e informaram sobre os progressos registados ao nível da aplicação do plano de acção estabelecido para corrigir os problemas de segurança detectados. Em especial, informaram que tinham procedido à revisão da legislação no domínio da segurança da aviação, à criação de uma agência independente responsável pela segurança da aviação civil e ao reforço das condições de certificação das transportadoras aéreas. Além disso, indicaram que uma parte significativa dos COA fora conseqüentemente revogada e que grande parte das aeronaves fora excluída do registo.
- (105) As autoridades competentes do Quirguizistão informaram que tinham emitido um novo COA em nome da transportadora aérea Asian Air. Com base nos critérios comuns, considera-se que a Asian Air deve ser incluída no anexo A.
- (106) Reconhece-se que o Quirguizistão efectuou uma ambiciosa reforma do seu sector da aviação, nomeadamente com o objectivo de reforçar a segurança. Importa salientar a importância da auditoria realizada pela ICAO em Abril de 2009, como parte do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). As autoridades competentes do Quirguizistão são convidadas a cooperar plenamente com a ICAO, de modo a assegurar a aprovação dos planos de acção propostos por parte desta organização e a sua execução em tempo útil.
- (107) Foi decidido que a Agência Europeia para a Segurança da Aviação realizará uma inspecção no Quirguizistão para monitorizar a aplicação das normas de segurança pelas autoridades competentes e empresas sob a sua supervisão. A inspecção será realizada depois de executado o plano de acção a acordar com a ICAO.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (108) Em 15 de Julho de 2009, após ter comprovado a existência ⁽¹⁾ de graves deficiências de segurança na área das operações de voo da transportadora aérea YAK Service, certificada pelas autoridades competentes da Federação da Rússia, a Comissão deu início a uma investigação formal da transportadora aérea. Em 4 de Agosto de 2009, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão que, no seguimento de inspecções por si realizadas, que vieram confirmar tais constatações, tinham imposto, por decisão de 24 de Julho de 2009, restrições às operações realizadas pela transportadora aérea com aeronaves do tipo YAK-42 e YAK-40.
- (109) Em 6 de Outubro de 2009, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão que, no seguimento das medidas correctivas aplicadas pela transportadora aérea, tinham levantado as restrições de operação impostas às aeronaves desta última. A transportadora aérea, assistida pela sua autoridade, foi ouvida pela Comissão e por um Estado-Membro em 30 de Outubro.
- (110) As autoridades competentes da Federação da Rússia fizeram uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 11 de Novembro e informaram sobre as actividades de supervisão e medidas executórias tomadas para garantir que a transportadora aérea corrigiria de forma sustentável as deficiências de segurança anteriormente detectadas. Além disso, indicaram que as aeronaves operadas pela YAK Service serão objecto de inspecções periódicas na plataforma de estacionamento de modo a assegurar o cumprimento das normas internacionais. Com base nesta informação, a Comissão e os membros do Comité da Segurança Aérea consideram que as deficiências de segurança anteriormente detectadas por parte da YAK Service foram corrigidas sob a responsabilidade das autoridades competentes da Federação da Rússia.
- (111) Tendo em conta as informações prestadas por estas autoridades e com base nos critérios comuns, considera-se que não será necessário adoptar qualquer medida adicional nesta fase. Os Estados-Membros verificarão sistematicamente o cumprimento efectivo das normas de segurança pertinentes pela YAK Service, conferindo a prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves desta transportadora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 351/2008.
- (112) Por ofício de 9 de Novembro de 2009, a Comissão foi informada da decisão tomada pelo comité de certificação das autoridades competentes da Federação da Rússia, em 6 de Novembro de 2009, no sentido de levantar as restrições anteriormente impostas às operações da transportadora aérea Aeroflot Nord.
- (113) Em 9 de Novembro de 2009, as autoridades competentes da Federação da Rússia informaram a Comissão da alteração da sua decisão de 25 de Abril de 2008, a qual excluía das operações com destino à Comunidade as aeronaves constantes do COA de 13 transportadoras aéreas russas. Além de não disporem do equipamento necessário para a realização de voos internacionais de acordo com as normas da ICAO (ausência de equipamento TAWS/E-GPWS), o certificado de aeronavegabilidade destas aeronaves tinha caducado e não tinha sido renovado.
- (114) De acordo com a nova decisão, estão proibidas de operar na Comunidade ou com destino ou partida do seu território, as seguintes aeronaves:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353 e RA-47360; e AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672 e RA-85682.
 - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; todos (22) os helicópteros Kamov Ka-26 (matrícula desconhecida); todos (49) os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida); todos (11) os helicópteros Mi-171 (matrícula desconhecida); todos (8) os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida) e um (1) helicóptero EC-120B: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 e RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: a aeronave do tipo TU-154M, de matrícula RA-85683, anteriormente incluída no COA da transportadora Krasnoyarsky Airlines, revogado no início do ano em curso, é actualmente operada por outra transportadora aérea certificada na Federação da Rússia.
 - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; todas as aeronaves TU-134 (matrícula desconhecida); todos os Antonov An-24 (matrícula desconhecida); todos os An-2 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mi-2 (matrícula desconhecida) e todos os helicópteros Mi-8 (matrícula desconhecida).
 - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690.

⁽¹⁾ FOCA-2008-320, ACG-2009-82, ACG-2009-150, CAA-N-2008-98, CAALAT-2009-11, ACG-2008-300, CAA-NL-2008-72, HCAAGR-2008-53, LBA/D-2008-482, ACG-2009-176, DGAC/F-2008-545, DGAC/F-2008-2646, DGAC/F-2009-372, ENAC-IT-2009-226

- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374 e RA-42433; todos os Tupolev TU-134A, incluindo: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973; todos os Antonov AN-24RV, incluindo: RA-46625 e RA-47818; as aeronaves do tipo AN-24RV, de matrículas RA-46625 e RA-47818, são actualmente operadas por outra transportadora russa.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508.
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820; todos (25) os TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; as aeronaves de matrícula RA-65143 e RA-65916 são operadas por outra transportadora aérea russa; todos (1) os TU-134B: a aeronave de matrícula RA-65726 é operada por outra transportadora russa; todos (10) os Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 e RA-88280; todos os helicópteros Mil-26 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-10 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros Mil-8 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros AS-355 (matrícula desconhecida); todos os helicópteros BO-105 (matrícula desconhecida); as aeronaves do tipo AN-24B: RA-46267 e RA-47289 e as aeronaves do tipo AN-24RV: RA-46509, RA-46519 e RA-47800 são operadas por outra transportadora russa.
- l) Rússia (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65979; TU-214: RA-64504 e RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203,

RA-87968, RA-87971 e RA-88200; a aeronave RA-65555 é operada por outra transportadora russa.

Considerações gerais sobre as outras transportadoras incluídas nos anexos A e B

- (115) Até à data, não obstante os pedidos específicos apresentados nesse sentido, não foram enviados à Comissão quaisquer elementos comprovativos da aplicação plena das medidas correctivas adequadas por parte das restantes transportadoras aéreas constantes da lista da Comunidade actualizada em 13 de Julho de 2009 e das autoridades responsáveis pela supervisão regulamentar dessas transportadoras aéreas. Assim, com base nos critérios comuns, a Comissão considera que estas transportadoras aéreas devem, consoante o caso, continuar a ser objecto de uma proibição de operação (anexo A) ou de restrições de operação (anexo B).
- (116) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 474/2006 é alterado do seguinte modo:

1. O anexo A é substituído pelo texto do anexo A do presente regulamento.
2. O anexo B é substituído pelo texto do anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 26 de Novembro de 2009.

Pela Comissão

Jacques BARROT

Vice-Presidente

ANEXO A

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJECTO DE PROIBIÇÃO NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR KORYO	GACA-AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática da Coreia (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	República do Sudão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistão
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Reino do Camboja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconhecido	VRB	República do Ruanda
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, com excepção da TAAG — Linhas Aéreas de Angola, incluindo:			República de Angola
AEROJET	015	Desconhecido	República de Angola
AIR26	004	DCD	República de Angola
AIR GEMINI	002	GLL	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	003	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ALADA	005	RAD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	011	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola
PHA	019	Desconhecido	República de Angola
RUI & CONCEICAO	012	Desconhecido	República de Angola
SAL	013	Desconhecido	República de Angola
SERVISAIR	018	Desconhecido	República de Angola
SONAIR	014	SOR	República de Angola

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República do Benim
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Desconhecido	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Desconhecido	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Desconhecido	Republic of Congo
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (RDC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:		—	República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ /2006	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
DJIBOUTI AIRLINES	Desconhecido	DJB	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconhecido	CEL	Guiné Equatorial

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
EGAMS	Desconhecido	EGM	Guiné Equatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/ /SOPS	EUG	Guiné Equatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Indisponível	Guiné Equatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guiné Equatorial
GUINEA AIRWAYS	738	Indisponível	Guiné Equatorial
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, incluindo:			República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CARDIG AIR	121-013	Desconhecido	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	República da Indonésia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Desconhecido	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MEGANTARA	121-025	MKE	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
NYAMAN AIR	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Air Astana, incluindo:			República do Cazaquistão
AERO AIR COMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AEROPRAKT KZ	Desconhecido	APK	República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	República do Cazaquistão
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão
AIR DIVISION OF EKA	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AIR FLAMINGO	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
AIR TRUST AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Desconhecido	AKS	República do Cazaquistão
ALMATY AVIATION	Desconhecido	LMT	República do Cazaquistão
ARKHABAY	Desconhecido	KEK	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	República do Cazaquistão
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	República do Cazaquistão
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	República do Cazaquistão
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	República do Cazaquistão
BERKUT KZ	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0344-08	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	República do Cazaquistão
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Desconhecido	KZE	República do Cazaquistão
FENIX	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	República do Cazaquistão
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	República do Cazaquistão
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	República do Cazaquistão
KAZAIRWEST	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
KAZAVIA	Desconhecido	KKA	República do Cazaquistão
KZAVIASPAS	Desconhecido	KZS	República do Cazaquistão
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	República do Cazaquistão
MIRAS	AK-0315-07	MIF	República do Cazaquistão
NAVIGATOR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Desconhecido	KOV	República do Cazaquistão
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION			República do Cazaquistão
SALEM AIRCOMPANY	Desconhecido	KKS	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	Desconhecido	SAV	República do Cazaquistão
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	Desconhecido	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0350-08	VSV	República do Cazaquistão
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	República do Cazaquistão
SKYJET	AK-0307-09	SEK	República do Cazaquistão
SKYSERVICE	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
TYAN SHAN	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	Desconhecido	JTU	República do Cazaquistão
ZHERSU AVIA	Desconhecido	RZU	República do Cazaquistão
ZHEKAZGANAIR	Desconhecido	Desconhecido	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguizistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguizistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguizistão
ASIAN AIR	Desconhecido	AAZ	República do Quirguizistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguizistão
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	República do Quirguizistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguizistão
DAMES	20	DAM	República do Quirguizistão
EASTOK AVIA	15	EEA	República do Quirguizistão
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República do Quirguizistão
ITEK AIR	04	IKA	República do Quirguizistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguizistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguizistão
MAX AVIA	33	MAI	República do Quirguizistão
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguizistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República do Quirguizistão
SKY WAY AIR	21	SAB	República do Quirguizistão
TENIR AIRLINES	26	TEB	República do Quirguizistão
TRAST AERO	05	TSJ	República do Quirguizistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguizistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar		—	Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, incluindo:			República do Gabão
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	AGB	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	NIL	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/ /DTA	Desconhecido	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé e Príncipe

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:	—	—	Suazilândia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconhecido	RFC	Suazilândia
JET AFRICA SWAZILAND	Desconhecido	OSW	Suazilândia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconhecido	RSN	Suazilândia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconhecido	Desconhecido	Suazilândia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconhecido	SWX	Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS QUE SÃO OBJECTO DE RESTRIÇÕES OPERACIONAIS NA COMUNIDADE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ /ANAC-G/DSA		República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves do tipo Falcon 50; 1 aeronave do tipo Falcon 900	Toda a frota, à excepção de: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	República do Gabão
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à excepção de: 2 aeronaves do tipo B767; 4 aeronaves do tipo B757; 10 aeronaves do tipo A319/320/321; 5 aeronaves do tipo Fokker 50	Toda a frota, à excepção de: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladeche	B747-269B	S2-ADT	Bangladeche
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ /DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à excepção de: LET 410 UVP	Toda a frota, à excepção de: D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ /ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave do tipo Boeing B-767-200	Toda a frota, à excepção de: TR-LHP	República do Gabão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ /ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à excepção de: 1 aeronave do tipo Challenger CL601; 1 aeronave do tipo HS-125-800	Toda a frota, à excepção de: TR-AAG, ZS-AFG	República do Gabão; República da África do Sul
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à excepção de: 3 aeronaves do tipo Boeing B-777 e 4 aeronaves do tipo Boeing B-737-700	Toda a frota, à excepção de: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBG, D2-TBJ	República de Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ucrânia	Toda a frota com excepção de uma aeronave do tipo MD-83	Toda a frota, à excepção de: UR-CFF	Ucrânia

⁽¹⁾ A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

⁽²⁾ A Air Astana apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

⁽³⁾ A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para as suas operações correntes na Comunidade Europeia.

⁽⁴⁾ A TAAG — Linhas Aéreas de Angola apenas está autorizada a operar com destino a Portugal utilizando as aeronaves especificadas e nas condições enumeradas nos considerandos 58 e 59 do presente regulamento.

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes da lista do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação a uma transportadora aérea que não seja objecto de proibição de operação, desde que sejam respeitadas as normas de segurança pertinentes.